

Valg av regelsett ved ansvar for skade på gods ved kombinerte transporter – vei og sjø



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 580

Leveringsfrist: 25 april 2011

(* regelverk for masteroppgave på:

www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR5030/reglement/vedlegg_emnebeskrivelse_masteroppgaver_JUR5030_5060.html)

Til sammen 13.129 ord

24.04.2011

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Avgrensning av oppgaven	1
1.2	Problemstillingen	2
1.3	Den videre fremstillingen	3
<u>2</u>	<u>KONFLIKT MELLOM VEGFRAKTLOVEN OG SJØLOVEN</u>	<u>3</u>
2.1	Innledning	3
2.2	Ansvarsperioden	4
2.3	Ansvarsgrunnlaget	6
2.4	Ansvarsbegrensning	8
2.4.1	Ansvarsbegrensningens størrelse	9
2.4.2	Tap av retten til ansvarsbegrensning	10
2.5	Reklamasjon og foreldelse	11
2.5.1	Reklamasjon	11
2.5.2	Foreldelse	12
2.6	Transportdokument	12
<u>3</u>	<u>EKSTERNE LØSNINGER OG LØSNINGSFORSLAG</u>	<u>13</u>
3.1	Innledning	13
3.2	Multimodal Transport: The feasibility of an international legal instrument	14
3.2.1	Det enhetlige ansvarssystemet	14
3.2.2	Nettverkssystemet	15
3.2.3	Det modifiserte nettverkssystemet	15
3.3	Genevekonvensjonen om multimodal transport	16

3.4	EU-forslaget	16
3.5	Rotterdamreglene	18
3.6	Den engelske løsningen	20
3.7	Den tyske løsningen	22
3.8	Den nederlandske løsningen	22
<u>4</u>	<u>HVILKE REGLER GJELDER I NORSK RETT?</u>	<u>24</u>
4.1	Innledning	24
4.2	Tolkningsalternativene	25
4.3	Rekkevidden av vegfraktloven	26
4.4	Rekkevidden av sjøloven kapittel 13	34
4.5	Oppsummering	36
<u>5</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>37</u>
<u>6</u>	<u>LISTER OVER TABELLER OG FIGURER M V</u>	<u>A</u>

1 Innledning

1.1 Avgrensning av oppgaven

Oppgaven handler om hvilke regler som er anvendelige for skade på gods ved kombinerte transporter etter norsk rett. På grunn av stoffmengden er det ikke plass til å behandle alle spørsmålene som kan oppstå i denne sammenhengen. Det er derfor nødvendig i stor grad å avgrense oppgaven. Dette gjør at oppgaven i hovedsak er begrenset til å gjelde transport bestående av en sjø- og en veifraktetappe. Andre typer transport som luft- og jernbanetransport faller dermed i samme grad utenfor.

I de reglene som gjelder for sjø- og veifrakt er det noen forskjeller mellom nasjonale og internasjonale transporter. Oppgaven vil ha fokus på de reglene og problemene som oppstår ved internasjonale transporter, men den vil også ha et blikk på de reglene som gjelder nasjonale transporter. Disse reglene henger i ganske stor grad sammen.

Oppgavens tema er ansvar for skade på gods. Dermed faller ansvar for skade på personer og bagasje utenfor oppgaven. Det kan også trekkes opp skiller mellom skade på gods, tap eller delvis tap av gods og forsinkelse. Disse reglene henger naturlig sammen. Selv om fokuset er på ansvar ved skade på gods vil også disse andre nærliggende problemstillingene bli gitt oppmerksomhet der det er nødvendig på grunn av sammenhengen.

Ved sjøtransport hender det at den som vil transportere gods, helt eller delvis befrakter skip til å utføre oppgaven. Temaet befraktning av skip og certepartier faller utenfor oppgaven. Det er kun den typiske linjefart og reglene om konnossementer og sjøfraktbrev som blir behandlet.

Transportrett er et fagområde hvor man møter et bredt spekter av aktører. Man kan finne avsender, transportør, speditør, undertransportører, mottaker og flere andre. Alle kan være involvert på forskjellig vis, og dermed kan de ha forskjellige interesser i godset. Når det er snakk om kombinerte transporter vil det alltid være en transportør som har ansvaret for en transport bestående av to eller flere etapper hvor det brukes forskjellige typer transportmidler. Det er denne kombinerte transportørens ansvar for

godset som har fokus i oppgaven. Det vil si at eventuelle undertransportørers eller speditørers ansvar ikke berøres foruten der det er nødvendig for å belyse andre problemstillinger i tilknytning til oppgaven.

1.2 Problemstillingen

Transport av gods er en type tjeneste som utføres i stor skala verden over. Transport bestående av kun veifrakt eller kun sjøfrakt reguleres i Norge av Lov om vegfraktavtaler av 20. desember 1974 nr. 68 og Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39 som bygger på henholdsvis CMR-konvensjonen¹ og Haag-Visby-reglene². Dersom det etter en og samme avtale skal foretas en transport bestående av to forskjellige typer transportmidler har vi en kombinert transport. Da oppstår det noen problemer som ikke eksisterer dersom det er snakk om en transport bestående av kun en type transportmiddel.

Det sentrale spørsmålet er om hvilket regelsett som regulerer transporten dersom det oppstår skade. Etter ordlyden kan både vegfraktloven og sjøloven regulere situasjonen. Det er likevel ikke gitt at den berettigede kan sette frem krav basert på hvilken som helst av lovene. *Spørsmålet blir derfor om hvilke regler som regulerer krav ved skade på gods under en kombinert transport bestående av en vei- og en sjøtransportdel.*

En mulighet er at vegfraktloven regulerer forholdet dersom skaden oppstår under veifraktdelen, og sjøloven der skaden oppstår under sjøfrakten. Da blir det et spørsmål om når den ene typen transport slutter og den andre starter. I tillegg blir det et spørsmål om hvilke regler som gjelder når det ikke lar seg konstatere hvor skaden oppsto, eller dersom skaden skyldes forhold som kan knyttes til begge transportetappene.

På internasjonal basis har disse spørsmålene blitt gitt stor oppmerksomhet. I forskjellige land har det blitt anvendt forskjellige løsninger. Som eksempel kan nevnes engelsk og tysk rett. I England reguleres forholdet etter den konvensjonen som regulerer den typen transport hvor skaden oppsto.³ Etter tysk rett regulerer ingen av

¹ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

² International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading med tilleggsprotokoll av 1968.

³ Hoeks (2010) s. 31 flg.

konvensjonene kombinerte transporter.⁴ De har et eget regelsett som regulerer slike kombinerte transportoppdrag. Målet for oppgaven er å ta den internasjonale debatten ned på nasjonalt nivå for å se hvordan de forskjellige løsningene passer i norsk rett, først og fremst med tanke på internasjonale transporter, men også ved innenriks transport.

1.3 Den videre fremstillingen

Når man snakker om ansvar ved skade på gods i transportretten er det flere regler som kan komme i fokus. De kan være knyttet til ansvarsperioden, ansvarsgrunnlaget, ansvarsbegrensningen, reklamasjon og andre forhold ved transporten. For å se problemene som kan oppstå er det nødvendig med en viss sammenligning av reglene innenfor begge rettsområdene. Derfor skal jeg først gjøre rede for noen av reglene innenfor veifrakturen og sjøretten hvor det oppstår konflikter. Etter det skal jeg vise hvordan disse problemene har blitt løst eller forsøkt løst utenfor Norge. Til slutt skal jeg forsøke å ta stilling til hvordan problemene kan eller skal løses etter norsk rett.

2 Konflikt mellom vegfrakturen og sjøloven

2.1 Innledning

I Norge reguleres som nevnt veifrakt av vegfrakturen. Den bygger på CMR-konvensjonen, og reglene antas å være i samsvar med den. På samme måte reguleres sjøfrakt av sjøloven kapittel 13 som bygger på Haag-Visby-reglene. I tillegg er det tatt hensyn til Hamburgreglene⁵ så langt de ikke strider mot Hauge-Visby.

Vegfrakturen gjelder ”avtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg”, jf § 1. Jeg skal ikke gå inn på grensespørsmålene om hva som regnes som veitransport. Det viktige her er at loven får anvendelse på *avtaler* om veifrakt. Det er dermed fraktavtalen som reguleres av reglene, og ikke utøvelsen av frakt som sådan. Det samme er tilfellet med sjøloven. Den regulerer ”avtaler om sjøtransport” (§ 252 første og annet ledd). Den

⁴ Hoeks (2010) s. 33 flg.

⁵ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules) Hamburg, 20 March 1978 United Nations (UN)

regulerer heller ikke transporten i seg selv, med den regulerer *avtalen* som regulerer transporten. Hvorvidt disse lovene i tillegg regulerer selve transporten er et omstridt kjernesporsmål som vi kommer tilbake til i del 4. Dersom en av disse lovene kommer til anvendelse er de som hovedregel preseptoriske (veifrl. § 5 og sjøl. § 254).

Allerede her ser vi at en konflikt utvikler seg. Dersom en avtale inneholder både en bit veitransport og en bit sjøtransport oppstår det tvil om hvilken lov som regulerer tilfellet. Dette ville ikke ha vært noe problem dersom lovene hadde vært like. Da ville det ikke spilt noen praktisk rolle hvilken lov som gjaldt. Resultatet, dersom en konflikt skulle oppstå, ville ha blitt det samme. Slik er derimot ikke virkeligheten i dag. Selv om reglene har ganske lik oppbygning inneholder de sentrale forskjeller som gjør at det i praksis kan være svært avgjørende om den ene eller den andre loven kommer til anvendelse. Her skal jeg legge frem noen av de områdene hvor lovene har forskjellige regler, og som kan være viktige i praksis.

Ved vei- og sjøfrakt, men også på andre områder i transportretten, er det spesielt tre ansvarsgrenser som er sentrale. Det er ansvarsperioden som avgrenser ansvaret i tid. Videre er det ansvarsgrunnlaget som bestemmer for hvilke begivenheter transportøren kan bli ansvarlig. Til sist er det en ansvarsbegrensning som begrenser ansvarets størrelse til en maksimal sum penger.

Som vi skal se er det mellom vei- og sjøtransportrett store og viktige forskjeller på det materielle innholdet av reglene. Løfter man blikket videre utenfor disse transportområdene vil man også finne at andre transportområder har egne regler som kolliderer på samme måte. Dette er altså kjerneproblemerkene som oppstår ved kombinerte transporter slik de fremstår i skjæringen mellom vei- og sjøtransport.

2.2 Ansvarsperioden

Ansvarsperioden ved veifrakt er gitt i veifrl. § 27, og ved sjøfrakt i sjøl. § 274. Ved veifrakt er fraktføreren ansvarlig ”i tiden fra overtakelsen til utleveringen”. Ved sjøfrakt gjelder ansvaret i den perioden transportøren har godset i sin ”varetekt”.

Perioden ved veifrakt strekker seg fra det tidspunktet transportøren overtar godset og frem til det tidspunktet hvor han utleverer det. Transportørens mottak av godset markerer dermed starten av ansvarsperioden, mens utleveringen av godset markerer slutten av perioden. Det er her den fysiske overleveringen av godset som er

avgjørende.⁶ Dette er en regel som i praksis ligner mye på den regelen som gjelder ved sjøtransport.

Ved sjøtransport gjelder det et varetektsprinsipp. Starten og slutten på perioden bestemmes ut fra når transportøren regnes for å ha godset i sin varetekt. Etter sjøl. § 274 annet ledd starter denne perioden når transportøren mottar godset. Dette er det samme som ved veifrakt. Slutten på perioden bestemmes etter tredje ledd. Her er det tre forskjellige begivenheter som kan avslutte ansvarsperioden. Det vanligste er at perioden slutter når transportøren utleverer godset. Vanligvis vil altså ansvarsperiodene starte og slutte likt enten det er snakk om befordring på vei eller sjø. De to andre mulighetene er når godset ikke blir hentet til avtalt tid og forsvarlig lagt opp eller dersom transportøren overleverer godset til visse bestemte tredjemenn.

De alternative måtene for transportøren å avslutte ansvarsperioden ved sjøfrakt endrer ikke i stor grad karakteren av ansvarsperiodene. Som hovedregel har man i begge tilfellene en periode som strekker seg fra mottak til utlevering. Dersom man har en kombinert transportavtale vil dermed ansvarsperioden etter begge lovene dekke hele transporten. Omlasting fra et transportmiddel til et annet markerer verken starten eller slutten av en ansvarsperiode. At disse ansvarsperiodene overlapper hverandre gjør det vanskelig å avgrense dem mot hverandre.

I vegfraktloven er det gitt en bestemmelse i § 4 som i enkelte tilfeller avgrenser vegfraktlovens ansvar mot ansvar etter andre transportlover. Den gjelder bare dersom det ”befordres kjøretøy med pålastet gods” med et annet transportmiddel. Dette er situasjonen dersom det kjøretøy som utfører transporten på en del av strekningen selv benytter seg av et annet transportmiddel. For eksempel dersom en trailer på en del av strekningen benytter seg av ferge eller blir fraktet med tog. I et slikt tilfelle skal som hovedregel ansvarsreglene i vegfraktloven gå foran reglene i sjøloven, eller eventuelt andre transportlover som måtte gjelde. Unntaket er der hvor skaden ”bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen” med dette andre befordringsmiddelet. Da gjelder i så fall den loven som regulerer den typen transport. For eksempel sjøloven dersom skaden oppsto på grunn av forhold som bare kunne oppstå på grunn av bruk av

⁶ Bull (2000) s. 65

at det ble brukt ferge. Bestemmelsen bygger på CMR art. 2 og klargjør rettstillingen på dette området, men den er ikke helt uproblematisk.⁷

2.3 Ansvarsgrunnlaget

I vegfraktloven er det gitt en hovedregel om ansvar i § 27. Etter den er transportøren ”ansvarlig for tap og skade som rammer godset” i ansvarsperioden. Dette er et strengt objektivt ansvar hvor transportøren blir ansvarlig uten hensyn til skyld. Dette ansvaret strekker seg vidt.

I en dom i Rt. 2006 s. 678 ble transportøren holdt ansvarlig for å ha utlevert godset til feil mottaker. På grunn av en feil ved utfyllingen av fraktbrevet ble fakturaadressen også satt som leveringsadresse. Lasten besto av et parti fisk som skulle transporteres med kjøretøy fra Norge til Spania. Feilen ble ikke oppdaget og godset ble levert til feil mottaker i Spania. Høyesterett uttalte at ”§ 27 jf. § 31 kan forstås slik at fraktførers tilnærmede objektive ansvar også omfatter at transportert gods utleveres til feil adresse eller feil mottaker. Spørsmålet er ikke omtalt i forarbeidene. Reelle hensyn tilsier at fraktførers ansvar først opphører når godset er levert på rett sted til den som etter fraktavtalen skal ha godset”. Det hjalp ikke at avsenderen ikke hadde kontrollert fraktbrevet. Det var helt klart avtalt at leveringsstedet og fakturaadressen skulle være forskjellige. Ved at godset ikke ble levert til riktig mottaker ble ikke ansvarsperioden avsluttet. Godset ble dermed ikke ansett som utlevert. Etter § 31 skal dermed godset anses som tapt. Dette tapet ble transportøren ansvarlig for.

Det er for øvrig sjelden det oppstår tvist om innholdet av § 27. Fra hovedregelen om ansvar følger det noen generelle unntak i § 28, og i § 29 er det noen spesielle unntak. Det er som regel her tvisten oppstår.

Etter § 28 unnslipper transportøren ansvar dersom han godtgjør at skaden skyldes feil eller forsømmelse av den berettigede, forholdsordre fra denne som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side, godsets mangelfulle beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av”. Dette dekker en lang rekke forhold.⁸ Uten å gå i dybden ev hvert

⁷ Bull (2000) s. 134 flg. og Hoeks (2010) s. 177 flg.

⁸ Bull (2000) s. 71 flg.

unntak kan man si at dette er forhold som i hovedsak kan knyttes til skadelidte selv eller til force majeuretilfeller.⁹

I § 29 følger ytterligere unntak som er knyttet til spesielle begivenheter som bruk av åpent kjøretøy, mangelfull pakking eller merking, avlasterens eller mottakerens behandling av lasten, godsets egen beskaffenhet og frakt av levende dyr.¹⁰ Heller ikke disse unntakene kan vi gå i dybden av.

Det karakteristiske ved ansvaret er at det er objektivt med unntak for force majeure, forhold på skadelidtes side og noen spesielle typesituasjoner.¹¹ Og oppstår det først skade på godset er det transportøren som vil ha bevisbyrden for at noen av unntakene kommer til anvendelse.

Ved sjøtransport følger ansvarsgrunnlaget av sjøl. § 275. Der sies det at transportøren er ansvarlig for ”tap som følger av at gods går tapt eller kommer til skade”. I utgangspunktet kan dette ansvaret virke ganske strengt, men det er betydelige unntak. For det første kan transportøren fri seg fra ansvaret ved å godtgjøre at tapet ikke skyldes ”feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen han svarer for”. I praksis vil dette si at han har et culpaansvar med omvendt bevisbyrde.¹² Dette er det betydelig lettere å fri seg fra enn et objektivt ansvar. Ved aktsomhetsvurderingen er det naturlig å se denne bestemmelsen i sammenheng med § 262, som lovfester transportørens omsorgsplikt.¹³

Ved sjøtransport er det også noen spesielle situasjoner hvor transportøren kan gå fri for ansvar. For det første går han fri dersom skaden oppstår som følge av tiltak for å redde personer eller rimelige tiltak for å redde skip eller annen eiendom til sjøs, jf. § 275 annet ledd. I tillegg er det etter § 276 et omstridt unntak som ikke gjelder ved nasjonal fart. Det gjelder for tap som skyldes ”feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet”, såkalt nautisk feil og ”brann”.¹⁴ Ansvaret kan også etter § 275 tredje ledd bli noe redusert dersom skaden skyldes flere årsaker.

⁹ Se også Rt. 1995 s. 486 og Rt. 1998 s. 1815 om unntaket i § 28 om ”forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av”.

¹⁰ Bull (2000) s. 85 flg.

¹¹ Ansvarets karakteristikk er omdiskutert i internasjonal teori og praksis. Bull (2000) s. 92

¹² Falkanger (2004) s. 243

¹³ Falkanger (2004) s. 238

¹⁴ Falkanger (2004) s. 244

I ND 1987 s. 160 ble et rederi A/S Dolsøy dømt til å betale erstatning til to fiskebåter det hadde levert bunkers til. Årsaken var at oljen var forurenset, og Høyesterett fant det godtgjort at forurensningen skyldtes mangelfull rengjøring av tankene på M/S Ny Dolsøy, som fraktet oljen til fiskebåtene. De fant ”at bortfrakteren ikke har kunnet godtgjøre at skaden ikke skyldtes feil eller forsømmelse av hans folk” (s. 166). Den forurensede oljen førte til at fiskebåtene fikk problemer. De måtte derfor avbryte fisket og returnere til havn for å utføre reparasjoner. Etter de konkrete forhold fant Høyesterett ”det ikke tvilsomt at A/S Dolsøy’s bortfrakteransvar her i tillegg til reparasjonsomkostningene må omfatte fangsttapet” (s. 167). Hadde A/S Dolsøy kunne sannsynliggjøre at oljen ikke var blitt forurenset under frakten, slik de anførte, ville de ha gått fri for ansvaret.

Om man sammenligner ansvarsgrunnlaget i vegfraktloven og i sjøloven ser man at det er viktige forskjeller. Vegfraktloven er strengere enn sjøloven. Det er lettere å fri seg fra et culpaansvar med omvendt bevisbyrde enn det er å fri seg fra et objektivt ansvar med unntak for force majeure. For den berettigede vil dette si at han står i en gunstigere stilling i de tilfellene hvor det er uklart hvem som kan klandres for skaden dersom vegfraktloven får anvendelse. Der vil transportøren ofte bli nesten automatisk ansvarlig. Dersom forholdet går inn under sjøloven kan transportøren fri seg fra ansvaret ved å godtgjøre at han ikke kan klandres for skaden. Dette vil vanligvis bestå av å sannsynliggjøre at det kan ha vært andre årsaker til skaden¹⁵. Dette kan nok være vanskelig, men i mange tilfeller er det fullt mulig.

Forskjellene på ansvarsgrunnlaget i sjøloven og vegfraktloven er derfor så viktig at det lett kan oppstå konflikt om hvilket regelsett som skal komme til anvendelse ved kombinerte transporter. Det er ikke vanskelig å se for seg situasjoner hvor transportøren kan bli ansvarlig etter vegfraktloven mens han ville gått fri under sjøloven. Det er nok å tenke seg en situasjon hvor det er uklart hva som er den faktiske skadeårsaken.

2.4 Ansvarsbegrensning

Når det gjelder ansvarsbegrensning er det to områder hvor det er grunnleggende forskjeller mellom veifrakt og sjøfrakt. For det første er det størrelsen på ansvarsbegrensningen ved internasjonale transporter. Disse beløpene er forskjellige ved

¹⁵ Falkanger (2004) s. 244-245

de to transporttypene. Den andre forskjellen gjelder retten til ansvarsbegrensning i seg selv, eller hva som skal til for å miste denne retten.

2.4.1 Ansvarsbegrensningens størrelse

Ansvarsbegrensningen setter et tak for ansvarets pengemessige størrelse. Ved veifrakt er taket satt til 8,33 SDR for hvert kilo av det transporterte godset ved internasjonal transport, jf. veifrl. § 32 tredje ledd. Ved nasjonal transport er taket høyere, 17 SDR pr. kg. etter annet ledd. Ved sjøtransport er grensen satt til 667 SDR pr. kollo eller 2 SDR pr. kilo ved internasjonal fart etter § 280. Ved nasjonal fart er taket også her satt til 17 SDR pr. kg. etter annet ledd.

SDR er en forkortelse for ”den spesielle trekkrettighet” (Special Drawing Rights) angitt i sjøl. § 505 og fastsatt daglig av Det internasjonale valutafond. Dette er en indeks som er satt sammen av flere forskjellige valutaer. Verdien på en SDR svinger vanligvis rundt ti norske kroner.

Grunnen til det høyere taket ved nasjonal transport i vegfraktloven er at det i 1984 ble justert opp til 17 SDR, for det første fordi det tidligere beløpet ble ansett for lavt. Samtidig var det en fordel om ansvarsbegrensningene var like ved forskjellige transporter. Den nye ansvarsgrensen tilsvarer ansvarsgrensen som gjaldt ved både nasjonal og internasjonal flytransport og det som var forventet etter den samtidige endringen ved nasjonal og internasjonal jernbanetransport.¹⁶

Ved nasjonal sjøfrakt ble også ansvarstaket løftet høyere enn det som gjelder etter Hauge-Visby-reglene. Dette skjedde på et senere tidspunkt. Det ble først vurdert av sjølovkommiteen i forbindelse med utredningen om hvorvidt Norge burde slutte seg til Hamburgreglene. Sjølovkommiteen vurderte situasjonen dit hen at det ikke var ønskelig å slutte seg til Hamburgreglene på grunn av de signalene man ville sende ved en overgang fra Hauge-Visby-reglene. De foreslo derfor at Norge heller burde ha regler som tok hensyn til Hamburgreglene så langt det var mulig innenfor rammene av Hauge-Visby. Dette førte til et forslag om nye regler som i hovedsak gjorde endringer i reglene om nasjonal fart. Det viktigste var at ansvarsfritaket for nautisk feil og brann ble foreslått fjernet. Men samtidig ble det også foreslått å heve ansvarsbegrensningen til det

¹⁶ Ot. prp. nr. 34 (1983-84) s. 3 flg.

som gjaldt ellers i andre typer innenlands transport.¹⁷ Etter en ny økonomisk utredning¹⁸ ble reglene vedtatt og trådte i kraft i 1997.

Ved nasjonale transporter ble dermed ansvarstakene like i begge lovene. Når det kommer til ansvarstakets størrelse oppstår det dermed bare konflikt dersom det dreier seg om internasjonal transport. Når det er snakk om internasjonal transport vil det etter forholdene kunne være en betydelig lettelse for transportøren å få begrenset ansvaret etter sjøloven istedenfor ved det høyere taket i vegfraktloven.

2.4.2 Tap av retten til ansvarsbegrensning

Når det gjelder ansvarstak er det også et annet felt hvor det er forskjeller mellom vegfraktloven og sjøloven. Det dreier seg om retten til å få ansvarsbegrensning i det hele tatt. Denne retten kan gå tapt, men det er forskjellig grunnlag for å miste denne retten etter de to lovene.

Ved veifrakt mister transportøren retten dersom han volder skaden ”forsettelig eller grovt uaktsomt” etter veifrl. § 38. Etter andre ledd gjelder det samme dersom skaden skyldes forsett eller grov uaktsomhet av noen transportøren svarer for. Ved sjøtransport mister transportøren bare retten til ansvarsbegrensning etter sjøloven § 283 dersom det kan godtgjøres at ”vedkommende selv har voldt tapet forsettelig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”.

Det skal altså mer til før transportøren mister retten til ansvarsbegrensning etter sjøloven enn etter vegfraktloven. For det første kan transportøren ved veifrakt miste retten til begrensning dersom noen han svarer for handler grovt uaktsomt eller forsettelig. Etter sjøloven må det være den ansvarlige selv som må ha gjort feilen.¹⁹ Sjøtransportøren kan derfor ikke miste retten til begrensning på grunn av handlingene til noen han svarer for. I tillegg må man etter sjøloven kunne godtgjøre at transportøren hadde forståelse av at tapet ville oppstå. Disse forskjellene kan etter forholdene bety betydelig større erstatningskrav etter vegfraktloven enn sjøloven.

¹⁷ NOU 1993 nr. 36 s. 12 flg.

¹⁸ Ot. prp. nr. 34 (1995-96) s. 13 flg.

¹⁹ Når man snakker om den ansvarlige selv er det antatt i teorien at det kan komme på tale å identifisere transportøren med ledesen i selskapet, se Falkanger (2004) s. 249 flg. jf. s. 268.

2.5 Reklamasjon og foreldelse

Både reklamasjonsreglene og foreldelsesreglene er noe forskjellige både ved veifrakt og sjøfrakt. Her skal vi kort se på noen av de forskjellene som kan være problematiske.

2.5.1 Reklamasjon

Både vegfraktloven og sjøloven har reklamasjonsregler. Ved veifrakt er reglene gitt i veifrl. § 40. Første ledd gjelder innenriks transport. Her må den som vil kreve erstatning gi fraktføreren ”meddelelse herom uten ugrunnet opphold”. Lengden på denne fristen kan etter omstendighetene være lengre og kortere. Konsekvensen av å unnlate reklamasjon er at kravet ikke kan fremmes, med mindre fraktføreren har handlet forsettelig eller grovt uaktsomt.

Ved internasjonal frakt er det forskjellige regler for de tilfellene at mottager har undersøkt godset sammen med transportøren og de tilfellene hvor de ikke har gjort det. Er det ikke foretatt en felles undersøkelse må det etter annet ledd fremmes innsigelse umiddelbart. Er skaden skjult må innsigelsen fremmes innen sju dager. Her er konsekvensen av manglende reklamasjon ikke tap av retten til å kreve erstatning, men at den berettigede får bevisbyrden for at godset var skadet ved overleveringen.

Dersom det var foretatt en felles undersøkelse gjelder tredje ledd. Der må innsigelse fremmes umiddelbart eller innen sju dager dersom skaden var skjult. I dette tilfellet mister den berettigede muligheten til å føre bevis for at godset var skadet dersom han ikke overholder fristen. Dette vil i praksis si at han ikke har noen mulighet til å nå frem med et krav.

For sjøfrakt gjelder sjøl. § 288. Her er situasjonen den at mottageren må reklamere umiddelbart når han mottar godset. Dersom skaden er skjult har han en frist på tre dager. Dersom det ikke reklameres i tide anses godset levert i den stand som er beskrevet i transportdokumentet. Retten til å kreve erstatning går ikke tapt, men den som legger frem kravet får bevisbyrden mot seg dersom fristen ikke er overholdt.

I de tilfellene hvor veitransportøren ikke har undersøkt godset sammen med mottakeren gjelder i prinsippet de samme reglene som ved sjøtransport, men med en litt lengre frist. Ved innenriks veifrakt og ved internasjonal veifrakt hvor det har vært en felles undersøkelse av godset kan retten til å kreve erstatning gå tapt. Det er i disse tilfellene det er størst fare for at det kan oppstå en konflikt. Her vil skadelidte lett kunne ønske seg inn i sjøloven dersom han har vært sen med reklamasjonen. Transportøren på

sin side vil i stor grad ville kunne se seg tjent med å få saken under vegfraktloven. Da vil han kunne sette en strek over saken uten at det får noen store konsekvenser.

2.5.2 Foreldelse

Ved sjøtransport er foreldelsesfristen på ett år fra den dagen godset skulle ha blitt utlevert eller ble utlevert (sjøl. § 501 nr. 7 hvor det er utstedt konnossement og nr. 8 hvor det ikke er utstedt konnossement). Ved feifrakt er også fristen på ett år (feifrl. § 41). Ved veifrakt er det derimot en utvidet frist dersom kravet grunnes i forsett eller grov uaktsomhet. Da blir fristen på tre år. Denne forlengede fristen kan skape konflikter dersom kravet av en eller annen grunn er sent fremmet. Er ettårsfristen utløpt og skadelidte kan vinne frem med forsett eller grov uaktsomhet kan det være avgjørende hvilken lov som gjelder. Etter sjøloven blir kravet avskjært, mens dersom vegfraktloven kommer til anvendelse vil det fortsatt være mulig å vinne frem.

2.6 Transportdokument

Når det gjelder fraktbrev er det forskjellige systemer i vegfraktloven og i sjøloven. Etter veifrl. § 7 skal det ved alle internasjonale fraktavtaler utstedes fraktbrev. Det er ikke nødvendig ved innenriks transport dersom det er enighet om ikke å gjøre det, det medfører en særlig ulempe eller det ikke er vanlig ved det aktuelle slaget av befordring. Når det blir skrevet ut fraktbrev følger det av §§ 9 og 10 hvilket innhold dette skal ha. Dette er viktige opplysninger som avsender og mottakers navn og adresse, antall kolli og beskrivelse av godset osv. Samtidig er det et bevis på at godset er mottatt. Et meget sentral poeng er at fraktbrevet angir hvem som er mottaker. Dersom godset leveres til ut til en annen enn den som står registrert som mottaker kan transportøren bli ansvarlig for tap av godset. Se for eksempel Rt. 2006 s. 678.

Det samme systemet finner vi igjen i sjøloven. Det tilsvarende dokumentet ved sjøfrakt er sjøfraktbrev (sjøl. § 308). Dette er tillagt de samme rettsvirkninger (sjøl. § 309). Men ved sjøfrakt opererer man også med konnossementer (sjøl. § 292). Dette er transportdokumenter som har en litt annerledes funksjon. Dersom det er utstedt konnossement for godset, fungerer det som et varerepresentativ. Det vil si at den som er i besittelse av dokumentet har rett til å få varen utlevert på ankomsstedet. Det er et negotiabelt dokument som kan selges eller skifte hender på annet vis. Dette er en ordning som ikke finnes ved veifrakt. Tvert imot er det ikke tillatt.

Det kan tenkes å få konsekvenser dersom det etter en kombinert transport er blitt utstedt et konnossement, men avtalen blir tolket som en veifraktavtale. Da har man i prinsippet et ulovlig dokument. Dersom konnossementet blir solgt vil kjøperen kunne risikere å ikke vinne rett etter dokumentet. Det er ganske klart at ved veifrakt, så skal godset leveres ut til den som er bestemt som mottaker. Kjøperen kan dermed bli stående med konnossementet i hånden og se på at transportøren må levere ut godset til den som etter den originale avtalen er ansett som mottaker.

3 Eksterne løsninger og løsningsforslag

3.1 Innledning

Hvordan disse konfliktene mellom regelsettene skal løses er ikke et særnorsk tema. Disse problemstillingene har vært gjenstand for omfattende internasjonal diskusjon og teori. På dette svært omdiskuterte temaet finnes det omtrent ikke noe norsk litteratur i det hele tatt, mens den internasjonale litteraturen er omfattende. Siden konfliktene i utgangspunktet skriver seg fra de samme konvensjonene er det de samme grunnleggende problemene som oppstår på både nasjonalt og internasjonalt plan over hele verden. Den omfattende internasjonale teorien er dermed interessant også for norsk retts del. For det første kan den kaste lys over problemstillingene, og for det andre kan den bidra med løsninger som også vil kunne anvendes i Norge. Derfor skal vi i dette kapittelet se kort på sentrale løsninger som har blitt foreslått i andre rettsystemer enn norsk rett, enten de er under behandling, har blitt tatt i bruk eller er falt bort.

Jeg starter med et skriv utgitt av UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) i 2003 hvor begrepene enhetlig ansvarssystem, nettverkssystem og modifisert nettverkssystem ble innført. Disse har i stor grad preget den internasjonale teorien. Etter det skal vi se på Genevekonvensjonen om multimodal transport²⁰, EU-forslaget til regulering av spørsmålene²¹, og Rotterdamreglene²². Disse

²⁰ The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980)

er alle forsøk på å løse eller redusere konfliktene vi står ovenfor i dag internasjonalt eller regionalt.

Etter at vi har sett på disse internasjonale løsningsforsøkene skal vi se på hvordan andre land på forskjellig vis har løst problemene nasjonalt. Vi skal her se henholdsvis på engelsk, tysk og nederlandsk rett, som alle har kommet frem til forskjellige løsninger.

3.2 Multimodal Transport: The feasibility of an international legal instrument

UNCTAD er et organ i FN som jobber med å integrere utviklingsland i verdens økonomi. Etter en spørreundersøkelse de rettet til alle interesserte parter, både statlige og private, ble det klart at 92 % av de spurte ønsket å få på plass internasjonale regler som tok hånd om ansvaret ved kombinerte transport. Etter spørreundersøkelsen ga de i 2003 ut et skriv²³ som skisserte forskjellige løsninger som kunne brukes for å nå målet internasjonalt. Det ble presentert tre forskjellige modeller som kunne brukes. Disse var det enhetlige ansvarssystemet, nettverkssystemet og det modifiserte nettverkssystemet. Uten at de fremsto som konkrete løsningsforslag ble disse modellene sentrale i mye av den etterfølgende teorien som utviklet seg om kombinerte transport. Vi skal derfor kort se på hver enkelt modell for å se hva de innebærer.

3.2.1 Det enhetlige ansvarssystemet

Et enhetlig ansvarssystem legger de samme ansvarsreglene til grunn uansett hvilken type transport ansvaret reiser seg fra.²⁴ Det skiller altså ikke mellom forskjellige transporttyper. Ansvaret blir dermed det samme enten skaden oppsto på vei- eller sjøetappen. Skal man benytte et slikt system kreves det at man har et sett regler som regulerer kombinerte transport. Vi kan fortsatt holde oss de forskjellige transportkonvensjonene så lenge vi kun har med en type transport å gjøre, men straks vi har med to eller flere transporttyper å gjøre, må andre regler komme inn og regulere

²¹ Publisert i Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC) Final Report Task B: Intermodal liability and documentation (Southampton 28 October 2005)

²² United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

²³ UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1 13 January 2003

²⁴ UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1 13 January 2003 avsnitt 45 flg.

ansvaret i sin helhet. Det er dette systemet EU-forslaget til regulering av kombinerte transporter bygger på. I tysk rett er det også et slikt system. Disse kommer vi tilbake til nedenfor.

3.2.2 Nettverkssystemet

Ved nettverkssystemet er det forskjellige regler som regulerer de forskjellige transporttypene. I tillegg er det et sett regler som bestemmer hvilke ansvarsregler som kommer til anvendelse der hvor det er tvil.²⁵ Dette kan for eksempel være dersom skaden er skjult. Slik den internasjonale situasjonen er i dag har vi et konvensjonssystem som ligner dette systemet. Det er konvensjoner som regulerer de forskjellige typene transport. Disse er også gjennomført i norsk rett ved de aktuelle lovene. Det som mangler er reglene som tar seg av de tilfellene hvor det er tvil om hvilke konvensjoner som gjelder. Dette er det ikke noen enhetlig internasjonal løsning på. Det er heller ikke klart hva som gjelder i norsk rett. I engelsk rett er det for eksempel den transportetappen hvor skaden oppsto som blir avgjørende for hvilken konvensjon man bruker, men dette er ikke en konsekvent løsning når man ser på andre nasjoner. Den er heller ikke tilstrekkelig da det kan være tilfeller hvor skaden er skjult eller den har oppstått som følge av forhold som skriver seg fra flere enn en transportetappe. Etter nederlandsk rett har man regler som i større grad tar hensyn til disse problemene. Både engelsk og nederlandsk rett kommer vi tilbake til nedenfor.

3.2.3 Det modifiserte nettverkssystemet

Det modifiserte nettverkssystemet er en kombinasjon av de to foregående systemene. Her har man regler som regulerer de enkelte typene transport. I tillegg trenger man regler som tar seg av de tilfellene hvor det er tvil.²⁶ Istedenfor å ha regler som bestemmer hvilken konvensjon som kommer til anvendelse har dette systemet egne regler som løser konfliktene. Det er dette systemet Genevekonvensjonen og Rotterdamreglene bygger på. Dem kommer vi tilbake til nedenfor.

²⁵ UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1 13 January 2003 avsnitt 49 flg.

²⁶ UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1 13 January 2003 avsnitt 52 flg.

3.3 Genevekonvensjonen om multimodal transport

Før Genevekonvensjonen har det helt siden første del av forrige århundre blitt gjort flere forsøk på å løse de problemene som oppstår ved kombinerte transporter.²⁷

Genevekonvensjonen om multimodale transporter er bare en av flere konvensjon som feilet i forsøk på å løse problemet. Den trådte aldri i kraft. Hovedgrunnen til dette antas å være at ansvaret den la opp til var for tyngende for transportøren.²⁸ Dette viser at det er vanskelig å komme frem til en enhetlig løsning hvor alle kan bli tilfredse. Her kommer det en kort gjennomgang av noen av reglene som er sentrale.

Konvensjonen gjelder kun kontrakter om internasjonale kombinerte transporter, jf. art. 2. Dersom det er kommet i stand en avtale som faller inn under konvensjonen er den preseptorisk etter art. 3. Ansvarsperioden er etter art. 14 fra mottak av godset til utlevering av godset. I denne perioden er transportøren ansvarlig for alt tap som skyldes tap, skade eller forsinkelse på godset. Transportøren kan normalt bare fri seg fra dette ansvaret ved å bevise at han og de han svarer for har gjort alt som rimeligvis kan forventes for å unngå tapet, jf. art. 16. Ansvaret er begrenset til 920 SDR pr. kollo eller 2,75 SDR pr. kilo dersom transporten inneholder en etappe på sjø eller innenlands vannvei. Ellers er ansvarsbegrensningen på 8,33 SDR, jf. art. 18 jf. art. 31.

Konvensjonen inneholder dermed en komplett regulering av ansvaret ved kombinerte transporter. Den er et eksempel på et modifisert nettverkssystem. Den har forskjellige ansvarsgrenser som knytter seg til forskjellige typer transport. Samtidig har den også regler som tar seg av tvilstilfeller. Siden den er preseptorisk er det ikke åpning for andre løsninger. Hadde Genevekonvensjonen blitt tatt i bruk ville den ha skapt et klart skille mellom transporter med kun en type transport, hvor de nåværende transportkonvensjonene fortsatt ville hatt samme betydning, og de tilfellene hvor den hadde tatt helt over og regulert hele forholdet selv, det vil si ved kombinerte transporter.

3.4 EU-forslaget

Innad i EU har også problemene med kombinerte transporter vært et tema. Dette kommer fra et ønske om å ha en så effektiv og bærekraftig transportsektor som mulig.²⁹

²⁷ Hoeks (2010) s. 19-20

²⁸ Eftestøl-Wilhelmsson (2007) s. 147

²⁹ http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm

Fra EU sitt perspektiv er problemene med kombinerte transporter forbundet med at de medfører så høye kostnader at de ikke blir tatt i bruk. På grunn av risikoen og kostnadene med kombinerte transporter velges heller transportmidler som kan frakte godset hele veien, uten å skifte til andre typer transporter underveis. Det vil først og fremst si at kjøretøy på vei velges for hele strekningen, selv om det hadde vært samfunnsøkonomisk og miljømessig bedre om man hadde brukt jernbane eller skip på deler av strekningen. Dette fører til at det blir kjørt omveier og at trafikken hopper seg opp i trafikkårene. Dette fører igjen til at transportsektoren blir mindre effektiv og at vi får større miljøskadelige utslipp fra fossilt brensel, som for eksempel CO₂.³⁰

Som ledd i å redusere de effektivitets- og miljømessige utfordringene vi står ovenfor ønsker EU-kommisjonen å redusere kostnadene ved kombinerte transport. Disse kostnadene er av EU-kommisjonen ansett som friksjonskostnader som oppstår ved overgang fra ett system til et annet.³¹ På denne bakgrunnen fikk EU utarbeidet et forslag til regler som kunne løse opp i situasjonen. Det ble publisert i ISIC 2005.³² EU-forslaget inneholder et kontrollansvar for den multimodale transportoperatøren, jf. art. 8 §§ 1 og 4. Dette er strengere enn ansvaret både i sjøloven og vegfraktloven. Standard ansvarsbegrensning er satt til 17 SDR pr. kg (art. 9) som er det høyeste beløpet man finner i de nåværende transportkonvensjonene. Lovforslaget er også utformet slik at det som hovedregel kommer til anvendelse ved alle transportavtaler, men det er mulig for partene å avtale at andre regler skal gjelde (art. 2). EU-forslaget legger dermed opp til et enhetlig ansvarssystem som tar sikte på å regulere alle transportert likt.

I ettertid har det vært en del diskusjon mellom EU-kommisjonen og aktørene i transportmarkedet.³³ Det virker som den største motstanden mot forslaget er fra transportørernes side som ikke ønsker et strengere ansvar. Et annet problem med konvensjonen er at den bare løser problemene ved transportert tilknyttet EU. Det er mer ønskelig med en bredere internasjonal løsning enn en regional løsning. Problemene med

³⁰ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/124465_en.htm

³¹ Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, on Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union. COM(97) 243 final nr. 26.

³² Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC) Final Report Task B: Intermodal liability and documentation (Southampton 28 October 2005)

³³ Eftestøl-Wilhelmson (2010) s. 279 flg.

kombinerte transporter er internasjonale. Dersom en sterk regional løsning kommer på plass kan dette være en skranke for å finne en enhetlig løsning på det internasjonale plan. Vi kan da risikere å ende opp med flere regionale løsninger hvor problemene lever videre på tvers av regionsgrensene. Arbeidet med en EU-løsning er fortsatt i gang. Hva løsningen blir gjenstår å se.

3.5 Rotterdamreglene

Rotterdamreglene er den siste internasjonale løsningen vi skal se på. De består av en konvensjon som i skrivende stund er blitt signert av 22 land. Etter art. 94 krever den 20 ratifikasjoner for å tre i kraft. Til nå har bare Spania ratifisert den, men det er fremdeles for tidlig til å si sikkert om den kommer til å tre i kraft eller ikke. I likhet med Genevekonvensjonen bygger Rotterdamreglene på et modifisert nettverksprinsipp. De er på den andre siden forskjellige. Rotterdamreglene søker ikke å innføre en total reguler av alle kombinerte transporter. De kommer bare til anvendelse dersom det er en transportavtale som har minimum en sjøetappe (art. 5 jf. art. 1 § 1). Og selv da virker den i samspill med de någjeldende konvensjonene. Den løser situasjonene der hvor det er tvil om hvilket regelsett som skal anvendes. Den løser også de situasjonene hvor skaden er skjult eller knytter seg til flere transportetapper. Dermed er konvensjonen ikke en komplett løsning, men mer som et første skritt mot en mer helhetlig løsning.

Konvensjonen gjelder etter artikkel 5 internasjonale transportavtaler hvor mottaksstedet, lastehavnen, utleveringsstedet eller lossehavnen er tilknyttet en konvensjonsstat. Den krever også at laste- og lossehavnen ligger i forskjellige stater. Den gjelder altså kun internasjonale, og ikke nasjonale transporter. Dersom konvensjonen kommer til anvendelse har den et eget sett med ansvarsregler. De viktigste er at ansvarsperioden for transportøren etter art. 14, kort fattet, er fra mottak til utlevering av godset. Dersom godset blir skadet, går tapt eller blir forsinket følger ansvarsgrunnlaget av art. 17. Her er det et culpaansvar med omvendt bevisbyrde som gjelder. I tillegg er det en hel rekke spesielle bestemmelser som kan slå ut den ene eller den andre retningen. Disse går vi ikke inn på i detalj på her. Til sist må ansvarsbegrensningen nevnes. Den er etter art. 59 § 1 jf. § 3 på 875 SDR eller 3 SDR pr. kilo av det transporterte gods.

I tillegg til dette har også konvensjonen to andre veldig viktige bestemmelser. Den første er bestemmelsen i artikkel 26. Det er denne bestemmelsen man bruker til å

bestemme hvilke ansvarsregler som gjelder når konvensjonen kommer til anvendelse. Den andre bestemmelsen er i artikkel 82. Den avgrenser Rotterdamreglernes anvendelsesområde mot andre gjeldende konvensjoner. Disse to bestemmelsene utgjør kjernen i konvensjonens modifiserte nettverkssystem.

Artikkel 26 gjelder som sagt de tilfellene hvor Rotterdamreglene kommer til anvendelse. Selv om Rotterdamreglene har et eget sett med ansvarsregler er det ikke dermed sagt at det er disse som skal benyttes i ethvert tilfelle. Artikkel 26 tar for seg de tilfellene hvor hendelsen som påførte godset skade, tap eller forsinkelse skjedde i ansvarsperioden, men ”utelukkende før godset lastes om bord på skipet, eller utelukkende etter at det er losset av skipet”. Det vil med andre ord si i de tilfellene hvor skaden i sin helhet kan knyttes til en annen type transport enn sjøetappen. I disse tilfellene skal det ansvarssystemet som benyttes av den konvensjonen som ville ha regulert tilfellet benyttes. Da benyttes for eksempel CMR-konvensjonens ansvarsregler dersom det er klart at skaden oppsto på veietappen. Ved luftfart og jernbane benyttes tilsvarende reglene fra henholdsvis Montrealkonvensjonen³⁴ og COTIF-CIM³⁵. Dersom det ikke er klart på hvilken av etappene skaden oppsto, eller skaden kan knyttes til forhold både ved sjøetappen og en annen etappe kan man ikke si at skaden skjedde utelukkende før godset ble lastet på skipet eller utelukkende etter at godset ble losset av skipet. I disse tilfellene må man dermed benytte seg av ansvarsreglene som er i Rotterdamreglene. Det samme gjelder dersom skaden oppsto på sjøetappen. Rotterdamreglernes ansvarsregler anvendes dermed på sjøetappen, samt at de også regulerer de sentrale konfliktsituasjonene hvor det ellers ville være usikkert hvilke regler som gjelder.

Den andre bestemmelsen, i artikkel 82, er mer indirekte med på å bestemme hvilke ansvarsregler som gjelder. I prinsippet er den en avgrensningsregel som avgrenser Rotterdamsreglernes anvendelsesområde i forholdet til de andre gjeldende konvensjonene.³⁶ Denne regelen er nødvendig for å unngå konflikt. Vi har for eksempel sett ovenfor, i 2.2, at CMR-konvensjonen regulerer de tilfellene hvor et pålastet

³⁴ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. Montreal, 28 May 1999.

³⁵ Convention Concerning the Contract of International Carriage by Rail (COTIF) – Annex B Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM) (COTIF-CIM)

³⁶ Eftestøl-Wilhelmsson (2010) s. 284 flg.

kjøretøy for en del av strekningen blir transportert med skip (typisk ved fergetransport). I dette tilfellet bestemmer artikkel 82 b at Rotterdamreglene skal vike til fordel for CMR. Tilsvarende skjeringsregler finnes også i bokstav a, c og d, henholdsvis for luftfart, jernbanetransport og transport på innenlands vannvei.

3.6 Den engelske løsningen

I England har de funnet en løsning på problemene med kombinerte transport. Løsningen her kom gjennom dommen i saken mellom Quantum Corporation Inc. og andre (Quantum) mot Plane Trucking Inc. og en annen, (Quantumdommen).³⁷ Saken dreide seg om en kombinert transport som besto av en luftetappe fra Singapore til Paris, og deretter en veietappe fra Paris til Dublin. Air France som hadde tatt på seg oppdraget benyttet seg av Plane Trucking som undertransportør for å gjennomføre den siste transportetappen. Når godset var kommet til et sted nord i Wales ble godset stjålet av sjåføren og en av Plane Trucking sine oppsynsmenn. Plane Trucking erkjente ansvar, men det oppsto strid om hvilket rettssystem man var underlagt. Dersom CMR kom til anvendelse ville de sannsynligvis miste retten til ansvarsbegrensning etter art. 29 (tilsvarende vegfraktloven § 38). Sjåføren og oppsynsmannen hadde stjålet godset, noe som typisk vil bli ansett som ”wilful misconduct”, eller forsett etter norsk lov. På den andre siden, dersom CMR ikke kom til anvendelse, ville transporten gå under Varsavakonvensjonen (den originale variasjonen av Montrealkonvensjonen). Den kunne ikke anvendes på den siste etappen. Dermed ville Air France sine ansvarsfraskrivelser i luftfraktbrevet bli avgjørende. I følge disse var retten til begrensning i behold. Spørsmålet var dermed om CMR kom til anvendelse på den siste etappen.

Lord Mance LJ kom til at ”[t]wo questions present themselves when considering article I of CMR. The first is to what extent the application of the Convention depends upon a carrier having obliged itself contractually to carry by road (and by no other means). This depends on the force, in context, of the word “for” in the reference in article I of the Convention to a “contract for the carriage of goods by road”. The second is to what extent (if at all) a contract can be both for the carriage of goods by road,

³⁷ Quantum Corporation Inc. and others v. Plane Trucking Ltd and Another, [2002] 2 Lloyd’s Rep. 25, ETL 2004, 535

within article I, and for some other means of carriage, to which CMR does not apply” (avsnitt 14). Det første spørsmålet var om i hvor stor grad transportøren må forplikte seg til veitransport i forhold til andre typer transport for at CMR skulle kunne komme til anvendelse. Det andre spørsmålet var om, og i hvor stor grad, en slik transportkontrakt kunne omfatte veifrakt og andre typer transport som CMR ikke omfatter.

På det første spørsmålet ble svaret at dersom det var åpning i kontrakten for å benytte seg av en veietappe, kunne kontrakten reguleres av CMR. Det var klart at ”the rights and liabilities which the Convention regulates are those arising out of *actual* carriage by road under a contract to which the Convention applies” (avsnitt 21). Det ble også sett på bestemmelsene om fraktbrev. Ved tolkning av disse kom han frem til at ”[f]ar from focusing on any initial or previous contractual arrangement or any optional methods of carriage which it may have contained, these provisions contemplate that whether there is a contract for carriage and on what conditions can be determined by reference to a document which will necessarily reflect the reality that the contract has now become, by agreement or election, one for the carriage by road” (avsnitt 21). Dette synspunktet fant han også betydelig støtte for i annen europeisk rettspraksis (avsnitt 39 - 55).

Det andre spørsmålet besvarte han med hovedvekt i den samme europeiske rettspraksisen. Det var ganske klart fra den dokumentasjonen som forelå at det var en felles forståelse om at CMR kunne anvendes ved kombinerte kontrakter (avsnitt 57 - 59). Noe annet ville også etter hans mening skape noen ganske underlige resultater.

Siden det ble funnet at CMR kan anvendes på kontrakter som er åpne for veitransport og det ikke er til hinder for bruk av CMR at en transportkontrakt også består av andre typer transport kunne CMR komme til anvendelse på den omdiskuterte kontrakten. CMR gjelder etter den engelske vegfraktloven som engelsk lov. Dermed må det tas hensyn til de preseptoriske reglene som gjelder der. Saken ble dermed sendt tilbake til Commercial Court hvor Quantum fikk en ny sjanse til å bevise at tapet skyldtes forsett fra Plane Trucking sine ansatte. Dommen var enstemmig.

Etter en slik dom i det engelske rettssystemet er det sikkert at den blir veiledende også for andre saker. Engelsk rett er sterkt forankret i common law, og der er slike dommer nærmest ufravikelige. Resultatet av tolkningen er at for engelsk rett sin del, gjelder det prinsippet at den konvensjonens som regulerer den type transport hvor skaden, tapet eller forsinkelsen oppstår også får anvendelse ved ansvarstvister. De står

dermed for et nettverkssystem. Det er fortsatt usikkert hvordan engelsk rett ser på saker hvor skaden er skjult eller den er et resultat av forhold på to eller flere forskjellige typer transport.

3.7 Den tyske løsningen

I Tyskland har man valgt en løsning som står i direkte motsetning til den engelske løsningen. Der engelsk rett sier at konvensjonene gjelder ved kombinerte transporters har man i Tyskland valgt å tolke konvensjonene innskrenkende, slik at de ikke gjelder ved kombinerte transporters.³⁸ På lik linje med den engelske tolkningen av CMR er dette en tolkning som er internasjonalt akseptert. Det er uklarheten ved konvensjonenes anvendelsesområde som ligger til grunn for usikkerheten i første omgang. Dette er et godt tolkningsalternativ på den måten at den fjerner kollisjonsproblemene. På den andre siden er dette en tolkning som ikke løser problemene knyttet til usikkerheten ved kombinerte transporters i seg selv. Når ingen av konvensjonene gjelder har man i prinsippet et uregulert vakuum i regelverket. Grunnen til at denne løsningen fungerer i Tyskland er at de har egne lovregler som regulerer nettopp kombinerte transporters.³⁹ Dermed har de regler som tar over der konvensjonene ikke strekker til.⁴⁰

3.8 Den nederlandske løsningen

Nederlandsk rett har på lik linje med tysk rett egne lovregler som tar seg av problemene med kombinerte transporters. I motsetning til tysk rett viser de nederlandske rettsreglene om kombinerte transporters til bakgrunnsretten når det gjelder å avgjøre hvilken lov som får anvendelse på kontrakten. Der har de tre generelle prinsipper som avgjør hva som skjer dersom man står ovenfor kombinerte kontrakter. Her trenger det i utgangspunktet ikke å være snakk om transportkontrakter, disse prinsippene gjelder også ved andre typer kombinerte kontrakter. Det er tilstrekkelig at en kontrakt er en sammenblanding av to eller flere forskjellige avtaletyper som gjør at to eller flere forskjellige kontraktslover kommer til anvendelse.

³⁸ BGH 17 Jul. TranspR 2008, 365-368

³⁹ Handelsgezetzbuch (HGB) §§ 452-452d

⁴⁰ Se nermere Hoeks (2010) s. 33 flg.

Det første prinsippet er et *kombinasjonsprinsipp*.⁴¹ Det sier at begge lovene som regulerer kontrakten gjelder likt. Overført til norsk rett ville dette si at hvor det er snakk om en kombinert transport, bestående av en veietappe og en sjøetappe, ville både vegfraktloven og sjøloven gjelde likt. I tillegg sier prinsippet at den loven som ikke naturlig regulerer forholdet der det er motstrid må vike. Dermed ville vegfraktloven ikke gjelde der hvor skaden er oppstått om bord på båten. Motsatt ville ikke sjøloven gjelde der skaden oppsto på veistrekningen. Man kan etter prinsippet si at det strider mot en transportlovs natur å regulere en annen transporttype enn den var beregnet på.

Det andre prinsippet de har er et *absorbsjonsprinsipp*.⁴² Dette kan de bruke der hvor den ene kontraktstypen er mer dominerende enn den andre. Dersom prinsippet blir brukt anvender de den kontraktsloven som gjelder for den mest dominerende kontraktstypen. Denne loven regulerer da kontrakten i sin helhet. Den mindre fremtredende kontraktstypen blir med andre ord absorbert av den mer dominerende. En kombinert transport blir dermed ansett som en avtale om sjøtransport dersom det var utstedt et sjøfraktbrev eller et konnossement. Begge dokumentene er tydelige indikasjoner på at sjøetappen er den mest dominerende delen av avtalen. En annen indikasjon på at prinsippet kan benyttes er at den ene transportetappen er betydelig kortere enn den andre, men det er usikkert hvor langt en slik betraktning rekker, også etter nederlandsk rett.⁴³

Det siste prinsippet som har vert anvendt kalles *sui-generis-prinsippet*.⁴⁴ Sui generis er latinsk og betyr noe sånt som ”i en egen klasse”, ”noe for seg selv” eller ”å være unik”. Prinsippet går ut på at man tolker en kombinert avtale som en spesiell avtale som verken er en veifraktavtale eller en sjøfraktsavtale. Den inneholder så mange fremmede elementer at den fremstår som en helt annen type avtale. Ingen av de spesielle transportkonvensjonene kan dermed anvendes på kontrakten og man blir henvist til å løse konflikten på bakgrunn av ulovfestet rett og analogier. Dette prinsippet ligner mye på hvordan transportkonvensjonene blir tolket i tysk rett.

⁴¹ Hoeks (2010) s. 73 flg.

⁴² Hoeks (2010) s. 71flg.

⁴³ Hoeks (2010) s. 71 flg.

⁴⁴ Hoeks (2010) s 75 flg.

Ved kombinerte transporter er det kombinasjonsprinsippet som vanligvis blir brukt. I spesielle situasjoner kan det være at de anvender absorpsjonsprinsippet. Sui-generis-prinsippet har nesten aldri vært brukt, og det er veldig lenge siden sist det ble anvendt på kombinerte transporter. Det er derfor tvilsomt om dette siste prinsippet i det hele tatt kan anvendes i dag. Det må nærmest regnes som foreldet når det gjelder kombinerte transporter.⁴⁵

Kombinasjonsprinsippet er på mange måter en løsning som fører til samme resultat som etter engelsk rett. Det er en sterk løsning på den måten at den løser de fleste konfliktene, men på den andre siden er det noen situasjoner den ikke tar hensyn til. Her kan for eksempel nevnes dersom det er to eller flere nødvendige skadeårssaker, og de kan knyttes til forskjellige typer transportetapper. Ved absorpsjonsprinsippet gjenstår det også en del usikkerhet hvor kontrakten består av jevnbyrdige elementer av for eksempel både sjøfrakt og veifrakt slik at det ikke kan utpekes et dominerende element. Her vil nok det utstedte fraktbrevet kunne ha avgjørende vekt. Men dersom det for en lang sjøstrekning og en relativt kort veistrekning var utstedt et CMR-fraktbrev ville det fortsatt være usikkert hva som gjelder. Prinsippet løser dermed bare de situasjoner hvor man har et klart dominerende element av enten veifrakt eller sjøfrakt mens den andre etappen kommer mer i bakgrunnen. Selv om kombinasjonsprinsippet og absorpsjonsprinsippet ikke på egen hånd løser alle situasjoner kan det se ut som om at de samlet sett fremstår som en komplett og god løsning som fjerner det meste av tvil knyttet til kombinerte transporter i Nederland.

4 Hvilke regler gjelder i norsk rett?

4.1 Innledning

Nå har vi sett på de reglene som gjelder ved veifrakt på den ene siden og sjøtransport på den andre (kapittel 2). Vi har også sett på noen løsninger og forsøk på løsninger fra rundt omkring i verden (kapittel 3). Vi kan dermed gå inn og se på hvordan det forholder seg i norsk rett vedrørende de problemene som reiser seg ved

⁴⁵ Hoeks (2010) s. 77 flg.

internasjonale kombinerte transporter. Selv om vi her ser spesifikt på det som gjelder ved kombinerte transportoppdrag på vei og sjø vil det ofte være de samme problemene som kommer igjen også ved andre kombinasjoner av transporttyper. Det som blir sagt her vil kunne ha interesse også ved trekningen av grensen mot dem. Det er også stor sammenheng med de reglene som gjelder nasjonale transporter, men fokuset her er på internasjonale transporter.

Målsettingen her er å finne en løsning på hvordan problemene kan løses i norsk rett. Spørsmålet som må stilles er dermed hvilke rettsregler som regulerer skade på gods ved internasjonale transporter bestående av vei- og sjøetapper i norsk rett. Både vegfraktloven og sjøloven er relevante. Hvorvidt en av lovene har forrang, lovene gjelder parallelt eller ingen av lovene gjelder er sentralt i spørsmålet. Avgjørende for hvilken lov som gjelder er lovenes rekkevidde. Med andre ord blir spørsmålet om, og i hvor stor grad, den enkelte transporten faller innenfor eller utenfor en av disse enkelte lovene, og eventuelt om hvor grensen mellom lovene går.

Dette er som tidligere nevnt spørsmål som er lite diskutert i Norge. Det finnes veldig få rettskilder som er inne på spørsmålet. Selv om man finner spor av at man er bevisst på at spørsmålet eksisterer, er det sjelden man finner kilder som beveger seg inn i kjærneområdet.

4.2 Tolkningalternativene

Før en ser på konkret på de rettskildene som foreligger kan det være nyttig å ta en titt på de mulige tolkningsalternativene en har. Både vegfraktloven og sjøloven er forholdsvis likt utformet. Spørsmålet som må reises for hver av lovene er hvilken rekkevidde de har. Med andre ord om de gjelder ved kombinerte transport, og dersom de gjør det, i hvor stor grad. For begge lovene finnes det grovt sett tre tolkningsalternativer.

Det første alternativet er at de må tolkes snevert. I dette tilfellet regulerer de kun transportavtaler som er knyttet til deres respektive transporttyper. Dersom begge lovene tolkes så snevert faller kombinerte transport utenfor lovenes anvendelsesområde. De reglene som gjelder kombinerte transport må en da utlede av bakgrunnsretten på basis av generell transportrett og de prinsippene man finner der. Denne løsningen kan sammenlignes med løsningen i tysk rett, hvor transportkonvensjonene har blitt gitt en slik snever tolkning. Forskjellen er at tysk rett har egne lover som regulerer kombinerte transport. De slipper dermed å søke etter løsninger i bakgrunnsretten.

Det andre alternativet å tolke rekkevidden til lovene slik at de gjelder de rene transportavtalene, men at de i tillegg regulerer de transportetappene ved kombinerte transporter som de er tilhører. Vegfraktloven vil da finne anvendelse på veietappen ved kombinerte transporter og sjøloven på sjøetappen. Tolkes begge lovene på denne måten får vi en løsning som svarer til den løsningen som finnes i engelsk rett. I dette tilfellet må det avgjørende for hvilken lov som kommer til anvendelse bli hvilken etappe skaden oppsto på. Vegfraktloven regulerer dermed de tilfellene hvor skaden oppstår på veietappen, og sjøloven regulerer de tilfellene hvor skaden oppsto på sjøetappen.

Det siste alternativet er at begge lovene tolkes i deres videste forstand. I dette tilfellet regulerer lovene både de rene transportavtalene og de transportavtalene som har transportetapper av den typen transport de regulerer. I dette tilfelle vil vegfraktloven regulere rene transportavtaler bestående av veitransport samt kombinerte transportavtaler hvor en av etappene består av veifrakt. Sjøloven på sin side vil regulere rene sjøfraktavtaler og kombinerte transportavtaler som består av minst en sjøetappe. Tolkes begge lovene i denne vide forstand får vi et klart avgrensningsproblem. Her kan det tenkes at vi på lik linje med nederlandsk rett må finne flere avveiningsmomenter for å finne ut hvilken lov som i det enkelte tilfellet har forrang.

Dette er tre tolkningsalternativer som er mulige for begge lovene. Selv om den ene loven tolkes snevert betyr ikke det at den andre også må tolkes på samme måte. Det kan dermed tenkes at for eksempel sjøloven må tolkes snevert og at man samtidig må tolke vegfraktloven vidt, eller motsatt. Hver lov må altså tolkes for seg selv for å se hvilken rekkevidde den har. Dersom det etter tolkningen ikke er konflikt mellom lovenes rekkevidde er det ikke nødvendig å trekke grensene. Da må spørsmål som ligger utenfor lovene avgjøres på ulovfestet grunnlag. På den andre siden, dersom det er konflikt mellom anvendelsesområdene, må lovene avgrenses mot hverandre. Jeg skal starte med å se på vegfraktloven for å finne hvilken rekkevidde den har. Deretter ser jeg på sjøloven for å finne dens rekkevidde.

4.3 Rekkevidden av vegfraktloven

Vegfraktloven er en lov som ble gitt i anledning av Norges tilslutning til CMR-konvensjonen. Loven ble utarbeidet i et nordisk samarbeid. I Danmark og Finland ble

det gitt tilsvarende lover,⁴⁶ som i stor grad er likt utformet. Sverige var også med på det fellesnordiske samarbeidet og hadde et tilsvarende lovforslag,⁴⁷ men de valgte å gå en annen vei og sluttet seg til konvensjonen ved en henvisningslov.⁴⁸

Rekkevidden av vegfraktloven er gitt i § 1. Når man etter norsk rett skal finne den gjeldende regelen er det naturlige utgangspunktet å starte i lovens ordlyd. Etter bestemmelsen gjelder loven ”avtaler om godsbefordring på med kjøretøy på veg”. Den sier ingenting om hvor fremtredende veifraktelementet må være. Der er et spørsmål om det er tilstrekkelig at avtalen inneholder en liten klausul om en kort veistrekning mens hoveddelen handler om noe helt annet, om det kreves det at hoveddelen av avtalen dreier seg om veifrakt eller om avtalen i sin helhet må handle om veifrakt? Det er rimelig å anta at det må kreves et visst minimum, men nøyaktig hvor grensen går er veldig vanskelig å slutte ut fra lovens ordlyd. Ordet ”om” er et vagt ord som er åpent for tolkning i all retninger. Det kan med gode argumenter tolkes både vidt og snevert. Det kan dermed ikke trekkes noen sikker slutning verken den ene eller andre retningen av lovens ordlyd.

CMR-konvensjonen gir heller ikke noen god veiledning på spørsmålet. I art. 1 har den en tilsvarende ordlyd, ”every contract for the carriage of goods by roads in vehicles”. Ordet “for” gjør at det samme tvilsspørsmålet eksisterer også der. Man kan dermed heller ikke her trekke noen sikker konklusjon. Ordlyden er på samme måte åpen for tolkning i begge retninger.

I de norske forarbeidene til bestemmelsen har de hatt det geografiske anvendelsesområdet i fokus når de laget loven.⁴⁹ Det er ingen konkrete uttalelser som kan tas til inntekt for den ene eller den andre tolkningen når det gjelder rekkevidden av loven ved spørsmålet om kombinerte transporter. Det samme gjelder også forarbeidene til de andre nordiske vegfraktlovene. De er svært tynne når det gjelder anvendelsesområdet ved kombinerte transporter.

⁴⁶ Den danske loven: Lov nr. 47 af 10. marts 1965 om fragtaftaler ved international vejtransport med senere ændring (CMR-loven). Den finske loven: Lag om vägbefordringsavtal, Helsingfors 23 mars 1979. Nr. 345/1979.

⁴⁷ Publisert i SOU 1966: 36 Vägfraktavtalet I

⁴⁸ Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

⁴⁹ NOU 1971 nr. 2 s. 9

En annen regel man må ta hensyn til ved tolkningen av § 1 er vegfraktloven § 4. Det er en bestemmelse som sier noe om forholdet mellom veifrakt på den ene siden og andre transporttyper på den andre. Bestemmelsen gjelder bare i den spesielle situasjonen at kjøretøyet som frakter godset selv blir fraktet med et annet transportmiddel en del av strekningen. I vårt tilfelle vil det i så fall bli snakk om en båt, eller mer presist en slags ferge (se punkt 2.2 over). Når det gjelder andre situasjoner av kombinerte transporter er loven taus.

I forarbeidene til bestemmelsen er det tydelig at de var oppmerksomme på at det også kunne oppstå problemer med andre typer kombinerte transporter. Det sies ikke så mye om problemet, bare at de ”særlige problemer som oppstår hvor befordring på veg inngår i andre typer av kombinert befordring, må løses på grunnlag av andre regler”.⁵⁰ Så vises det til en bok av Kurt Grönfors.⁵¹ Det sies også i samme forbindelse at § 4 bare kommer til anvendelse hvor transporten som helhet framtrer som en veitransport. Bestemmelsen kommer dermed ikke til anvendelse i andre former for kombinerte transporter hvor godset blir omlastet. Det kan dermed virke som om at forarbeidene stenger for at man skal kunne bruke vegfraktloven på transportetapper med andre transporttyper enn veifrakt i alle andre situasjoner. På den andre siden synes de ikke å stenge for at man skal kunne bruke vegfraktloven på veietappen ved kombinerte transporter. Grönfors uttaler blant annet i sin bok at om ”sjötransportören och biltransportören är densamme (samma juridiska person), måste de tvingande biltransportreglerna gälla för landdelen”.⁵² Dette synes å støtte dette synspunktet betraktelig.

Sverige var med på det nordiske samarbeidet ved utarbeidelsen av vegfraklovene. I utredningen til den svenske loven står det i forbindelse med 3 § (tilsvarende § 4 i den norske loven) at om ”godset – av annan anledning än att hinder uppkommit för befordringens utförande – lossas från vägfordonet och så at säga direkt transporteras med fartyg, järnväg eller luftfartyg, blir vägfrakreglerna icke tillämpliga på denna del av befordringen ehuru genomgåande fraktsedel utfärdats”.⁵³ Den svenske

⁵⁰ NUT 1971 nr. 2 s. 12

⁵¹ Grönfors (1968) s. 217 flg.

⁵² Grönfors (1968) s. 235

⁵³ SOU 1966: 36 s. 36

loven skulle dermed ikke gjelde ved for eksempel sjøfraktdelen av en kombinert transport. Av det er det mulig å trekke den antitesen at de anså loven for å gjelde ved veitransportdelen. Dette kan være en nøkkel til å forstå hvordan også de andre nordiske landene så på anvendelsesområdet. Dermed må dette forstås slik at veifraktlovene er ment å skulle gjelde veg veietappen, men ikke ved andre etapper.

Loven ble derimot ikke vedtatt i den transformerte formen den hadde i utredningen. Isteden ble konvensjonen ratifisert ved henvisningsloven. I proposisjonen til henvisningsloven ble det i forbindelse med CMR art. 2 sagt at ved andre kombinerte transporter ”torde lastägaren, när det gäller sådan skada under denna del av befordringen som enligt första stycket är underkastad CMRs ersättningsregler, kunna åberopa antingen de ansvarsregler som gäller för det andra transportmedlet eller CMRs regler och således välja de regler som är förmånligast för honom”.⁵⁴ Vareeieren får altså her velge hvilken transportlov han vil basere kravet sitt på. Men dette var etter at Sverige valgte å gå en annen vei, og det kan ikke ha særlig betydning ved tolkningen av norsk lov.

Ser en på den finske vegfraktloven ser en at den tilsvarende bestemmelsen der i 4 § har overskriften ”Kombinerad befordran”, men innholdet i bestemmelsen skiller seg ikke i vesentlig grad fra den tilsvarende norske bestemmelsen. I motivene til bestemmelsen står det at om godset losses ”av annan anledning [enn at det er umulig å gjennomføre avtalen på annen måte] från fordonet, är det däremot inte längre fråga om sådan vägbefordran som avses i denna lag. Ifall t.ex. en container, som befordras med lastbil till hamn, i hamnen lossas från lastbilen för att befordras med fartyg, tillämpas stadgandena i lagen inte på befordran av containern med fartyg”.⁵⁵ I trafikutskottets betänkande sies det at ”[h]uvudregeln är att lagen om vägbefordringsavtal också tillämpas på i paragrafen avsedd kombinerad befordran”.⁵⁶ Også her stenges det altså for at loven skal kunne brukes på sjøetappen av en kombinert transport på den ene siden, mens døren fortsatt holdes åpen for at loven skal kunne benyttes på veifraktdelen.

Også i forarbeidene til den danske lovens tilsvarende bestemmelse i ble det drøftet hvordan den skulle forstås. Det ble sagt at den gjelder kombinerte transporter,

⁵⁴ Prop. 1968:132 s. 25

⁵⁵ Regeringens proposition 107/1978 rd s. 10

⁵⁶ Trafikutskottets betänkande nr. 4 s.2.

men kun ”befordringer, hvor godset under transporten ad anden befordringsvej end landevej ikke aflæsses fra motorkøretøjet eller alene aflæsses i henhold til bestemmelserne i artikel 14 om tilfælde, hvor befordringen ikke kan udføres i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser”.⁵⁷ Hva som gjelder ved andre kombinerte transporter går de ikke inn på.

I ND. 1984 s. 292 falt en kombinert transport utenfor vegfraktloven etter en dom av Eidsivating lagmannsrett. Dette var fordi semitraileren godset var lastet på ble trukket om bord i båten med en ”tugmaster” (et annet kjøretøy). Transporten skulle skje med båt fra havna i Oslo til Felixstowe, og derifra med lastebil til Huntingdon. For at vegfraktloven skulle kunne komme til anvendelse måtte transporten inneholde godsbeholding på vei i Norge. Håndteringen av semitraileren ble ikke ansett for å fylle kravene til veitransport. Det samme gjaldt den engelske vegfraktloven. Begge gjennomfører reglene i CMR. I kontrakten var det en henvisning til CMR, men den kunne ikke benyttes da den ikke var klar nok på grunn av manglende utfylling. I dette tilfellet falt kontrakten utenfor CMR-lovgivningen. Det ble uttalt at en ”avtale om slik sammensatt befordring omfattes ikke av veifraktavtaleloven”. Spørsmålet i saken ble derfor avgjort på grunnlag av alminnelige foreldelsesregler. Transportøren kunne derfor ikke påberope seg 1-årsfristen i CMR-konvensjonen.

I dommen ble transporten karakterisert som sammensatt transport med to elementer. Det ene var en internasjonal sjøtransport fra Norge til England. Den andre var en veitransport internt i England. Dette er en situasjonen vi gjerne står ovenfor ved kombinerte transporter. Selv om skaden oppsto på veietappen kom ikke vegfraktloven til anvendelse. Dette ble begrunnet i vegfraktlovens geografiske anvendelsesområde. Hva som hadde blitt resultatet dersom transporten hadde vært innenfor det geografiske anvendelsesområdet er usikkert. Det kan fortsatt argumenteres for at vegfraktloven da ville kunne ha blitt anvendt. På den andre siden viser dommen at det finnes et område utenfor transportlovene som reguleres av alminnelige regler. Det er vanskelig å se bort fra den relativt sterke uttalelsen om at vegfraktloven ikke omfatter slike sammensatte transporter. Denne dommen trekker dermed i retning av at vegfraktloven her må tolkes i dens snevre forstand.

⁵⁷ Godsbefordringsutvalget (1961) s. 14

I en annen dom, UfR. 1984 s. 577, dreide det seg om en transport som besto av tre etapper. Den første på vei fra Hirtshals til Århus. Deretter over sjøen til Middlesbrough. Så til slutt på vei derifra til London. En del av lasten kom aldri frem. Transportøren fikk tapet trukket av avsenderen. Han krevde deretter erstatning fra undertransportøren og hans agent som hadde tatt på seg hele transportoppdraget. Spørsmålet var om kravet kunne reises etter CMR-lovgivningen eller om det kom under den daværende danske sjøloven. Sjø- og Handelsretten kom til at det gikk under sjøloven, og dermed var kravet foreldet.

Begrunnelsen var at det ”CMR-fragtbrevsformular, som efter det forklarede om sagsøgerens forretningsgang skulle være udfyldt af sagsøgeren og sendt til sagsøgte 1, har ikke resulteret i CMR-fragtbrev om transporten, men sagsøgeren modtog efter det oplyste konnossementskopi uden at foretage videre. Såfremt det var sagsøgerens hensigt, at der skulle udfærdiges CMR-fragtbrev for transporten, er det således ikke fulgt op af sagsøgeren”.⁵⁸ Videre ble det sagt at det ikke er ”grundlag for at bedømme det foreliggende spørgsmål efter andre regler end dem, der gjaldt i henhold til konnossementet”.⁵⁹ Det avgjørende var at det for transporten ble utstedt et gjennomgangskonnossement istedenfor et CMR-fraktbrev.

Denne dommen har vert omstridt. Et riktigere resultat kunne kanskje være å si at avtalen ble regulert av CMR. Sjøetappen bar preg av å være underlagt bestemmelsen i CMR art. 2 § 1, som tilsvareer vegfraktloven § 4, om kjøretøy pålastet gods som fraktes med andre transportmidler. Godset, 3000 kasser med reker, var lastet i to semitrailere som ble trukket om bord i båten med de to kjøretøyene som fraktet dem fra Hirtshals, og hentet fra båten med to andre som kjørte dem videre til London. Slik sett burde kanskje CMR ha kommet til anvendelse på kontrakten selv om det utstedte dokumentet var et konnossement.

Det viktige med dommen for vår del er at Sjø- og Handelsretten legger fraktbrevet til grunn som avgjørende for hvilken lov som regulerer transporten. I dette tilfellet var det ikke påvist på hvilken etappe de manglende kassene hadde forsvunnet. Det var derfor ikke mulig å legge vekt på momenter som på hvilken etappe skaden var oppstått. Om et slikt argument ville hatt gjennomslagskraft er usikkert. Ser vi bort fra

⁵⁸ UfR. 1984 s. 579

⁵⁹ UfR. 1984 s. 580

muligheten for at CMR art. 2 kunne ha vert brukt, står vi i en situasjon som er midt i kjernen for spørsmålet om hvilke regelsett som regulerer kontraktene ved kombinerte transporter. Det er en avtale som kan gå inn under både CMR og Hauge-Visby-reglene dersom de tolkes vidt. Kontrakten har elementer av både veifrakt og sjøfrakt. På den andre siden, dersom vi tolker dem snevert, er vi utenfor begge konvensjonene. Avtalen dreier seg verken om en ren veitransport eller en ren sjøtransport. Når domstolen sier at den danske sjøloven kommer til anvendelse sier den to ting. For det første kan ikke sjøloven tolkes snevert. For det andre er det utferdiggede transportdokumentet avgjørende for hvilken lov som kommer til anvendelse. I det siste insinuerer de også at heller ikke CMR kan tolkes snevert. CMR-lovgivningen ville antagelig ha kommet til anvendelse dersom CMR-fraktbrevet ble vedtatt.

På grunn av det tette lovsamarbeidet i de nordiske land må dette være relevant også for hvordan vi skal forstå vår egen vegfraktlov og sjølov. Dette trekker dermed i retning av at vi må tolke lovene vidt, eller som et minimum at de gjelder sine respektive etapper ved kombinerte transporter.. I tillegg er det også et viktig argument for at den typen fraktbrev som er utferdiget skal være et betydelig moment når en avgjør hvilken lov som kommer til anvendelse.

Ser vi på andre Europeiske dommer har vi først og fremst den engelske Quantumdommen (omtalt ovenfor) og den tyske dommen i BGH 17 Jul. TranspR 2008, s. 365-368. Den engelske dommen sier at CMR gjelder veifraktdelen av kombinerte transporter. Den henter også betydelig støtte i annen Europeisk rettspraksis og reelle hensyn. Den tyske dommen sier derimot at transportkonvensjonene må tolkes snevert, slik at de ikke gjelder ved kombinerte transporter. Dette er mest begrunnet i den spesielle rettsstilstanden i Tyskland, hvor de har andre regler som regulerer kombinerte transporter.

I norsk juridisk teori har vi en uttalelse av Hans Jacob Bull, som sier om kombinerte transporter at i ”utgangspunktet må alminnelige transportrettslige ansvarsregler komme til anvendelse på hele transporten, herunder på veistrekningen. I forhold til denne er nemlig problemet at anvendelse av CMR/veifraktloven tilsynelatende forutsetter at det foreligger en *avtale* om godsbefordring med kjøretøy på vei, se § 1, hvilket ved slike kombinerte transporter normalt ikke lar seg etablere”⁶⁰.

⁶⁰ Bull (2000) s. 123

Han sier dermed som tysk rett at kombinerte transporter i utgangspunktet faller utenfor konvensjonene og at ansvaret dermed reguleres av alminnelige transportrettslige regler.

Som oppsummering er de rettskildene som taler for at vegfraktloven § 1 skal tolkes snevert dommen i ND. 1984 s. 292, den tyske dommen i BGH 17 Jul. TranspR 2008, s. 365-368 og uttalelsen til Bull i Innføring i veifrakttrett. Til fordel for at vegfraktloven skal kunne gjelde veistrekningen ved kombinerte transporter har vi de norske, svenske og finske forarbeidene til bestemmelsen i vegfraktloven § 4 og den engelske Quantumdommen. Til fordel for at vegfraktloven skal tolkes vidt er de svenske forarbeidene til gjennomføringsloven av CMR og UfR. 1984 s. 577.

De svenske forarbeidene til gjennomføringsloven av CMR står utenfor den nordiske samarbeidet og kan dermed ikke ha særlig vekt. Den danske dommen i UfR. 1984 s. 577 har nok noe vekt, men den har vært omstridt. Det er dermed ikke mye som taler for at vegfraktloven skal kunne tolkes i den videste forstand.

Den tyske dommen kan ikke ha veldig stor vekt. Den er gitt i et rettsystem hvor forholdene legger til rette nettopp for en dom med det resultatet. Dommen i ND. 1984 s. 292 må nok kunne tillegges større vekt. Den er ganske klar i sin uttalelse om at vegfraktloven ikke kan gjelde ved sammensatte transporter. Det samme må kunne sies om Bulls uttalelse i Innføring i veifrakttrett. Disse taler dermed sterkt for at vegfraktloven må tolkes snevert.

I de uttalelsene som finnes fra det fellesnordiske samarbeidet er det flere uttalelser i forbindelse med § 4 som tyder på at vegfraktloven skal kunne gjelde veifraktdelen av kombinerte transporter. De er ikke helt klare, men for meg virker det som om at det har vært en forutsetning at det er slik loven burde forstås. Dette støttes også av uttalelsene av Grönfors. Det har også vært uttalelser fra tre av de fire landene som trekker i samme retning, mens danske forarbeidene er åpne. Også Quantumdommen trekker ganske i denne retningen. Den styrkes også av at den i stor grad bygger på annen europeisk rettspraksis angående CMR og sterke reelle hensyn.

Etter en avveining av disse rettskildene finner jeg det vanskelig å tolke vegfraktloven i den videste forstand. Jeg er derimot i sterk tvil når det gjelder om den skal tolkes så snevert at den bare regulerer ren veifrakt eller om den også skal gjelde veifraktetapper ved kombinerte transporter. Jeg mener likevel at de sterkeste argumentene taler for at den skal gjelde veifraktdelen ved kombinerte transporter og dette blir derfor min konklusjon:

Vegfraktloven regulerer rene veifraktavtaler samt veifraktdelen ved kombinerte transporter. Andre transportetapper ved kombinerte transporter faller utenfor.

4.4 Rekkevidden av sjøloven kapittel 13

Reglene i sjøloven kapittel 13 er gitt for å opprettholde Norges tilknytning til Haag-Visby-reglene. De antas å være i samsvar med de regler som gjelder etter konvensjonen. Samtidig er det så langt som mulig innenfor rammene av Haag-Visby-reglene tatt hensyn til Hamburgreglene. Reglene slik de er utformet i dag er kommet til gjennom et tett nordisk samarbeid. De svenske, danske og finske sjølovene har tilnærmet lik utforming.⁶¹

Sjølovens kapittel 13 gjelder etter § 252 første og annet ledd ”avtaler om sjøtransport”. Her har vi det tilsvarende spørsmålet som ved veifraktrett om når en avtale er ”om” sjøtransport. Ordlyden sier altså ikke så mye. Det samme kan sies om Haag-Visby-reglene. I art. 2 står det bare at konvensjonen gjelder ”every contract of carriage of goods by sea”. Det gis heller ikke noen dypere veiledning i de norske, danske eller finske forarbeidene om hvordan reglene stiller seg til spørsmålet om kombinerte transporter. Der er det kun det geografiske anvendelsesområdet som har fokus i drøftelsene om lovens rekkevidde.

I de svenske forarbeidene er det sagt at ved ”modern styckegodsshantering sker mottagandet och avlämnandet av godset alltmer i en terminal eller motsvarande, beägen i anslutning till det transporterande fartyget. Det är då naturligt, särskilt vad avser kombinerade transporter, att i samma mån låta godsansvaret omfatta även terminalperioden. På så sätt åstadkommer man att luckor i ansvarskedjan täpps till med ett enklare och effektivare försäkringssystem som följd”.⁶² Her knyttes ansvaret ved sjøtransporter opp mot ansvaret ved kombinerte transporter på en slik måte at det er rimelig å anta at sjølovens regler skulle gjelde ved sjøetappen samt den tiden godset ligger i terminalen.

Det er altså svært lite som håndfast materiale som kan benyttes til å tolke loven. Av de dommene som finnes kan først nevnes ND. 1984 s. 292 (omtalt over). Der var det

⁶¹ Den svenske loven: Sjölag (1994:1009). Den danske loven: Lov fra 1994 om søfarten. Den Finske loven: Sjölag 15.7.1994/674.

⁶² Lagutskåttets betänkande 1993/94: LU31

snakk om en kombinert transport fra Oslo til Felixtowe. Den falt som nevnt utenfor vegfraktloven på grunn av det geografiske anvendelsesområdet. Saken ble avgjort på grunnlag av alminnelige foreldelsesregler. Sjøloven ble heller ikke anvendt. Dette taler mot at sjøloven skal tolkes i den videste forstand.

På den andre siden har vi dommen i UfR. 1984 s. 577 (også omtalt over). Der ble en kombinert transport bedømt etter den danske sjøloven. Grunnen var at det var utstedt et konnossement. Det er ikke klart hvor skaden oppsto. Det kan dermed ikke sies sikkert om det samme ville blitt resultatet dersom skaden oppsto på en av veistrekningene. Det er dermed vanskelig å ta dommen til inntekt verken for den ene eller den andre løsningen, men den kan brukes som argument mot at sjøloven skal tolkes snevert.

Til sist har vi den engelske Quantumdommen og den tyske dommen fra i BGH 17 Jul. TranspR 2008, s. 365-368. De står som uttrykk for to forskjellige prinsipper. Den engelske står for prinsippet om at den strekningen skaden oppstår på skal være avgjørende for hvilket regelsett som kommer til anvendelse, mens den tyske sier at kombinerte transporter ikke kan behandles av de alminnelige transportreglene.

Quantumdommen støtter det synet at sjøloven skal regulere sjøetappen av kombinerte transporter. Mot dette er det bare den tyske dommen som taler. Jeg finner å legge størst vekt på kvantumdommen. Den er støttet av betydelig europeisk rettspraksis og viktige reelle hensyn. Også forarbeidene til den svenske sjøloven støtter dette synet i stor grad.

Den norske lagmannsrettsdommen i ND. 1984 s. 292 taler mot at loven skal tolkes vidt, det samme gjør Quantumdommen og den tyske dommen.

Den danske dommen fra UfR. 1984 s. 577 taler mot at loven skal tolkes snevert. Det samme gjør Quantumdommen, men dette alternativet støttes av den tyske løsningen.

Etter en avveining av de forskjellige kildene er jeg kommet fram til at sjøloven verken bør tolkes i den snevreste eller videste betydningen. Jeg kommer dermed frem til denne konklusjonen:

Sjøloven regulerer rene sjøtransportavtaler samt sjøetappen ved kombinerte transporter. Andre transportetapper ved kombinerte transporter faller utenfor.

4.5 Oppsummering

Etter en overveing av de relevante rettskildene har jeg kommet frem til en løsning på spørsmålene ved internasjonale kombinerte vei- og sjøtransporter i norsk rett. Dersom transportert gods blir påført skade på veistrekningen skal reglene i vegfraktloven komme til anvendelse på forholdet. Dersom skaden derimot oppstår på sjøetappen skal sjøloven regulere forholdet. Lovene grenser dermed mot hverandre. Det er ingen overlapping som fører til konflikter.

Denne løsningen blir dermed lik den løsningen som finnes i engelsk rett. Den lider dermed også av de samme svakhetene som finnes der. Hva som skjer dersom det ikke er mulig å fastslå på hvilken etappe skaden oppsto løses ikke. Det er mulig at partene dersom dette problemet kommer på spissen bare må forsøke så godt de kan å føre bevis for på hvilken etappe skaden oppsto. Løsningen tar heller ikke hensyn til de situasjonene hvor skaden skyldes forhold ved to eller flere forskjellige transportetapper. En mulig løsning her kan tenkes å være en forholdsmessig dekning av hver av lovene. Dette kan synet kan støttes på bestemmelsen i sjøloven § 275 tredje ledd, som gjelder samvirkende årsaker.

Avslutningsvis må det sies at løsningen har vært langt ifra sikker. Det er som nevnt få rettskilder som direkte tar stilling til spørsmålet og det er gode argumenter som trekker i alle retninger.

5 Litteraturliste

Bull, Hans Jacob *Innføring i veifraktrett*. 2. utg Tano Aschehoug, 2000.

Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, on Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union. COM(97) 243 final nr. 26.

Eftestøl-Wilhelmsson, Ellen. EU intermodal transport and carrier liability – content and context. |: SIMPLY 2007 (MarIus nr. 360). (2007), s.133-166.

Eftestøl-Wilhelmsson, Ellen. The Rotterdam Rules in a European multimodal context. |: JIML 16 (2010) s. 274-288.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Innføring i sjørett*. 6. utg. Oslo, 2004.

Grönfors, Kurt *Successiva Transporter*. P.A. Norstedt & Söners Förlag. Stockholm, 1968.

Hoeks, Marian *Multimodal Transport Law*. The Netherlands Kluwer Law International, 2010.

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/l24465_en.htm

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm

Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC) Final Report Task B: Intermodal liability and documentation (Southampton 28 October 2005)

UNCTAD/SDTE/TBL/2003/1 13 Januray 2003

Lover:

Lov om vegfraktavtaler av 20. deseber 1974 nr. 68 (Norge)

Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (Sverige)

Lov nr. 47 af 10. marts 1965 om fragtaftaler ved international vejtransport med senere ændring (CMR-loven) (Danmark)

Lag om vägbefordringsavtal, Helsingfors 23 mars 1979. nr. 345/1979 (Finland)

Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39 (Norge)

Sjölag (1994:1009) (Sverige)

Lov fra 1994 om søfarten (Danmark)

Sjölag 15.7.1994/674 (Finland)

Handelsgezetzbuch (HGB) (Tyskland)

Konvensjoner:

Convention Concerning the Contract for International Carriage by Rail (COTIF) –
Annex B Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by
Rail (CIM) (COTIF-CIM)

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.
Montreal, 28 May 1999.

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of
Lading med tilleggsprotokoll av 1968.

The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods
(Geneva, 24 May 1980)

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods
Wholly or Partly by Sea

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules)
Hamburg, 20 March 1978 United Nations (UN)

Dommer:

Rt. 1995 s. 486

Rt. 1998 s. 1815

Rt. 2006 s. 678

ND 1984 s. 292

ND 1987 s. 160

ND 1995 s. 238

UfR. 1984 s. 577

Quantum Corporation Inc. and others v. Plane Trucking Ltd and Another, [2002] 2

Lloyd's Rep. 25, ETL 2004, 535

BGH 17 Jul. TranspR 2008

Forarbejder:

Ot. prp. nr. 34 (1983-84)

Ot. prp. nr. 34 (1995-96)

NUT 1971 nr. 2

NOU 1993 nr. 36

SOU 1966:36 Vägfraktavtalet I (Sverige)

Kungl. Maj:ts proposition nr. 132 år 1968 (Sverige)

Lagutskottets betänkande 1993/94:LU31 Ny sjölag (Sverige)

Betänkning angående fragtaftaler vedrørende international godsbeholdning ad landvej :
betänkning 1 afgivet af det ved justitsministeriets skrivelse af 11. marts 1961 nedsatte
udvalg : afgivet i december 1962 [utredning] (Danmark)

Regeringens proposition 107/1978 rd (Finland)

Trafikutskottets betänkande nr. 4 med anledning av regeringens proposition med
fåorslag till lagstiftning om vägbefordringsavtal. (Finland)

Se <http://www.ub.uio.no/ujur/henvisninger/>

6 Lister over tabeller og figurer m v

Se <http://www.ub.uio.no/ujur/henvisninger/>